



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980

Fax +43 (0)1 4000 7135

post@staedtebund.gv.at

www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:

30-05-(2019-2069)

bearbeitet von:

Schwer/Dernbauer | Mikulik

elektronisch erreichbar:

stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

guido.dernbauer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium
für Nachhaltigkeit und Tourismus

Abt-41@bmnt.gv.at

Wien, 2. Dezember 2019

Öffentliche Begutachtung zum Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) nach EU-Governance- Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu der mit Schreiben vom 4. November 2019 übermittelten öffentlichen Begutachtung zum Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) nach EU-Governance-Verordnung, BMNT-UW.1.3.2/0466-IV/1/2019, gibt der Österreichische Städtebund nach Prüfung folgende Stellungnahme ab:

Allgemeines

Grundsätzlich sind die im Entwurf genannten Ziele zu begrüßen und zu befürworten! Für die genannten Maßnahmen fehlen jedoch zum Großteil die entsprechenden Konkretisierungen. Vor allem stellt sich auch die Frage, wer für die Kosten der Maßnahmen aufkommen soll (sei es für die geplanten Förderungen oder für die ordnungspolitischen Maßnahmen, die zwangsläufig auch mehr Aufwände mit sich bringen). Es muss sichergestellt werden, dass die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies betrifft vor

allem auch die Städte, in deren Aufgabenbereich mehrere der genannten Maßnahmen fallen.

In Bezug auf die Auktion von Zertifikaten im EU-Emissionshandelssystem und der Möglichkeit Erträge zu generieren, möchte der Österreichische Städtebund daher darauf hinzuweisen, dass dies eine durchaus erstrebenswerte Situation darstellt, die gerne unterstützt wird. Denn nur auf diese Weise kann ein massiver finanzieller Transfer in Klimaschutzprojekte anderer EU-Mitgliedstaaten verhindert werden. Dazu ist es jedoch notwendig, jetzt, massiv in österreichische Klimaschutzprojekte zu investieren und dementsprechende Finanzmittel freizugeben.

Im NEKP sind sehr viele Soll-Bestimmungen gelistet, aber keine verbindlichen Zielpfade und Maßnahmen und dadurch auch keine darauffolgenden Berechnungen zum Emissionsreduktionspotenzial des Plans. Es fehlen außerdem konkrete Zeitpläne für die Umsetzung und ein Plan zum Monitoring der Zielerreichung. Ebenso wird die Problematik der Datenverfügbarkeit nicht erwähnt.

Ad. LT 11 - Kommunikation

Auf Seite 23 sind Gemeinden bei der Bewusstseinsbildung als zuständig erwähnt. Gemäß der letzten Klimaschutzbefragung des Österreichischen Städtebundes sind folgende Bereiche der Bewusstseinsbildung im Fokus der Gemeinden: Umweltfreundliche Mobilität – Nutzung erneuerbarer Energie – Ökologisches Einkaufen oder Entsorgen. Zielgruppen der Bewusstseinsbildung sind primär Schulen, Haushalte und Kindergärten. Unterstützungsbedarf wird vor allem bei den Beratungsangeboten für Kommunen und Schulungen für Gemeinde-MitarbeiterInnen gesehen.

Ad. Bepreisung von CO₂

Auf Seite 67 und 72 wird von CO₂ – Bepreisungsoptionen bzw. den Rahmenbedingungen dazu gesprochen. Leider wird aber für Österreich kein Preis angegeben. Dabei gibt es konkrete Beispiele einer CO₂-Bepreisung in Europa (z.B. Schweden 127 US\$ / t CO₂, Schweiz und Liechtenstein 96 US\$ / t CO₂). Auch Deutschland hat sich unlängst für die Festsetzung eines CO₂-Preises ausgesprochen (ab 2021 10 € / t CO₂, bis 2025 Steigerung auf 35 € / t CO₂).

Ad. Langfristige Renovierungsstrategie

Auf Seite 89 wird die Renovierungsstrategie mit innerstaatlich festgelegten Fortschrittsindikatoren angesprochen. In diesem Zusammenhang sei das Problem der Datenverfügbarkeit für die lokale Ebene erwähnt. Dem Österreichischen Städtebund wird immer wieder berichtet, dass Städte keinen Zugang zu Daten über z.B. in Gebäuden eingesetzte Heizungssysteme haben. Im Rahmen von thermischen Sanierungsprojekten ist auch der Strom- und Mobilitätsbereich zu berücksichtigen. Bei der letzten Klimaschutzbefragung des Österreichischen Städtebundes wurden hohe Investitionskosten und fehlende finanzielle bzw. personelle Ressourcen sowie mangelnde Wirtschaftlichkeit/Amortisation als meist genannte Hindernisse ausgewiesen.

Ad. Vorbildwirkung Öffentliche Hand

Auf Seite 111 wird die Umsetzung der Clean Vehicle Directive durch Städte und Gemeinden erwähnt. In diesem Zusammenhang gilt es die aktuellen angebotsseitigen Marktgrenzen zu berücksichtigen. Weiters ist es dringend erforderlich, dass seitens des Bundes ein für die Umsetzung verantwortliches Bundesministerium namhaft gemacht wird.

Ad. Netzinfrasturplan

Es wird begrüßt, dass die Erstellung eines – wie auf Seite 151 beschrieben – koordinierten integrierten Netzinfrasturplans unter Einbindung der Städte und Gemeinden erfolgen soll.

Ad. Umweltförderung im Inland (UFI)

Lobenswert ist, dass ein erhöhtes Zusagevolumen aus der UFI für den Zeitraum 2021 – 2030 kommunalen Projekten zur Verfügung stehen soll (siehe S. 162). Wichtig wäre es aber auch, die Einreichmodalitäten möglichst einfach zu gestalten und administrative Hürden abzubauen.

Ad. Identifikation und Abbau kontraproduktiver Subventionen

Der Österreichische Städtebund fordert die Streichung klimaschädigender Subventionen durch den Bund. Diese werden laut WIFO mit 3,8 bis 4,7 Mrd. € beziffert. Es sollte geprüft werden, ob deren Abbau nicht schneller als wie auf Seite 171 vorgeschlagen (Periode bis 2030) erfolgen kann.

Ad. Nicht-Saldierung von Zählpunkten

Laut Elektrizitätswirtschafts- und Organisationsgesetz (ElWOG) gibt es derzeit die Möglichkeit, Zählpunkte von Straßenbahnen und U-Bahnen, die aus (sicherheits-) technischer Notwendigkeit benötigt werden, zusammenzufassen.

Mit der auf Seite 189 angedachten Abschaffung dieser Saldierungsmöglichkeit werden massive Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr ausgelöst. So erwartet die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH Mehrkosten von 150.000 € / Jahr.

Dies steht in krassem Gegensatz zur Intention des NEKP, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Der Österreichische Städtebund spricht sich daher klar für die Beibehaltung der geltenden Regelung aus und schlägt folgende Ergänzung vor:

„ ..., soll eine Nicht-Saldierung von Zählpunkten gewährleistet werden.

Zählpunkte eines Netzbenutzers, die der Anspeisung von kundenseitig galvanisch oder transformatorisch verbundenen Anlagen nach der Straßenbahnverordnung dienen, müssen weiterhin saldiert werden können“.

Ad. Mission 1: Entwicklung von Plus Energie Quartieren

Auf Seite 198 wird vom Test von Plus Energie Quartieren in drei Zero Carbon Modelstädten gesprochen. Hier plädiert der Österreichische Städtebund für eine möglichst frühzeitige Einbindung der in Frage kommenden Städte.

Ad. 3-Städte-Initiative

Auch hier gilt es in Frage kommende Städte von Anfang an einzubinden. Die Konzeption dieses Projektes sollte nicht am Bedarf der Städte vorbei erfolgen. Auf Seite 210 wird nur von Bedarfstragenden gesprochen.

Der Bereich der **Mobilität** wird nun gebündelt angesprochen.

Eingangs möchte der Österreichische Städtebund festhalten, dass die Ausführungen zu Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr im Vergleich zum öffentlichen Verkehr weniger attraktiv machen – hier sei insbesondere an steuerliche Maßnahmen gedacht – kaum und nur unzureichend im Nationalen Energie- und Klimaplan verankert sind. Hierzu verweisen wir konkret auf die Arbeiten der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz zu den Themen flächendeckende LKW-Maut und andere bereits von beamteter Ebene zur Genüge geprüfte Maßnahmen. Des Weiteren fehlt eine Priorisierung und Reihung

der vorgeschlagenen Maßnahmen nach Kosten/Nutzenaspekten (insb. THG-Einsparungspotentialen).

Ad. öffentlicher Verkehr

Derzeit erfährt die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den Städten (Straßenbahnen, Busse, O-Busse) keine geregelte und rechtlich fundierte Kofinanzierung durch Bund und Länder, sondern muss von den Städten selbst getragen werden – mit Ausnahme des Bundeszuschusses zur Wiener U-Bahn. Dies hat in den letzten Jahrzehnten zu einem enormen Investitionsrückstau geführt. Dieser Investitionsstau in den innerösterreichischen Stadtregionen ist zu allererst zu beseitigen – schließlich fallen im Falle des Nicht-Handelns die CO₂-Emissionen direkt in Österreich an! - und sollte jedenfalls Vorrang gegenüber Maßnahmen haben, die darauf abzielen, „Angebotsverbesserungen im Fernverkehr“ (s. S. 114) vorzunehmen oder den „Fern-, Nacht- und internationalen Verkehr(e)“ auszubauen (s. S. 115).

Der Österreichische Städtebund vermisst an dieser Stelle die Anführung konkreter Budgets, wie im Kapitel Radverkehr.

Studien der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz (LVRK) aus den Jahren 2016 und 2017 (s. <https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/stadtregionaler-oev/>) belegen, dass in den Landeshauptstadtregionen allein aufgrund der Bevölkerungs- und PendlerInnenzunahme bis 2030 mindestens 10 Mrd. Euro für Infrastrukturen und Fahrzeuge benötigt werden (städtischer öffentlicher Verkehr – inkl. Fahrzeuge, ÖBB-Schnellbahnen, Regionalbusse).

Darüber hinaus wurde ebenfalls im Auftrag der LVRK eine Studie zu den Investitionsbedarfen im stadtreionalen öffentlichen Verkehr aufgrund der Dekarbonisierung erstellt, die zu dem Ergebnis kommt, dass allein in die städtischen öffentlichen Verkehrssysteme und stadtreionale Angebote im Bereich der Regionalbusse (also noch exkl. ÖBB) ein Investitionsbedarf von 5 Mrd. Euro bis 2030 anfällt, wenn einerseits eine Umstellung auf alternative Antriebe und andererseits eine massive Ausweitung des ÖV-Angebots bewerkstelligt werden soll¹. Damit werden alleine im stadtreionalen öffentlichen Verkehr mindestens 15 Mrd. Euro bis 2030 benötigt.

¹ Soll im Jahr 2050 eine vollständige Dekarbonisierung erreicht werden, werden im Jahr 2050 jährlich 135 Mio. „elektrifizierte“ Buskilometer und 25,5 Mio. Straßenbahn- bzw. U-Bahnkilometer geleistet werden müssen. Davon entfallen 25-29 Mio. Buskilometer ausschließlich auf die Angebotsausweitung zur Erzielung von Verlagerungseffekten.

Die betreffenden Studien wurden in einem gemeinsamen Prozess vom Österreichischen Städtebund, Städten, Bundesländern und dem BMVIT erstellt und von der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz 2017 zur Kenntnis genommen. Dabei wurde auch die Weiterleitung der Ergebnisse in den Prozess zur Erstellung eines Aktionsplans „Saubere Energie im Verkehr“ beschlossen. Dieser Aktionsplan wurde mittelfristig vom Prozess zur Erstellung des „Nationalen Energie- und Klimaplan“ abgelöst.

Daher ersucht der Österreichische Städtebund eindringlich um die Aufnahme der Studienergebnisse – konkret die erforderlichen Investitionskosten in den Stadtregionen bis 2030 - in den NEKP.

Der Österreichische Städtebund begrüßt den in Aussicht gestellten erstmaligen Bundeszuschuss für Straßenbahn- sowie Tramtrainprojekte und auch grundsätzlich die avisierte Förderung für neue Fahrzeuge und Infrastrukturen bei der Umstellung von Dieselflotten im Busbereich auf alternative Antriebe. Ebenso wird die Ausrollung des Konzepts der multimodalen Knoten auf weitere österreichische Städte befürwortet.

Der Österreichische Städtebund möchte jedoch folgende Überarbeitungsvorschläge anbringen.

Ad. Elektrifizierungsoffensive & Wasserstoffinitiative – Systemischer Ansatz für Güterverkehr und Busse

Es ist nicht verständlich, weshalb sich die Bundesförderung nur auf batterieelektrische bzw. mit Wasserstoff betriebene Busse beziehen soll und nicht auch auf die Förderung von O-Bussen bzw. E-Busse mit Streckenladung. Wie in den gemeinsam auf Ebene der LVRK erstellten Studien zur Dekarbonisierung des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs festgehalten, „sind O-Busse in der Anschaffung (reine Investitionskosten) derzeit zwar am teuersten, die Kosten für den laufenden Betrieb sind im Vergleich zum Batterie- und Wasserstoffbus jedoch am geringsten“. Weiters wird ausgeführt, dass die Abschätzung des CO₂-Minderungspotenzials im ÖPNV zwar zielführend, aber nicht ausreichend ist. Die Verlagerung der Verkehrsleistungen vom MIV auf den ÖV bewirkt demgegenüber den größten Effekt“.

So kann durch Verkehrsverlagerung vom MIV mit fossilen Antrieben auf Busse mit Dieselantrieb bereits eine CO₂-Reduktion pro g/Personenkilometer von 73% erreicht werden – bei O-Bussen (mit Strom aus fossilen Antrieben) beträgt die

CO₂-Reduktion bereits 91% gegenüber dem MIV (hinterlegt wurde stets ein Besetzungsgrad von 25% bei allen Verkehrsmitteln). Wohl beträgt die CO₂-Reduktion beim Wasserstoffbus 98% gegenüber dem MIV – dies rechtfertigt jedoch nicht das Abstellen der Förderung auf diese Technologie!

In ganz Österreich gibt es lediglich drei Wasserstofftankstellen, Wasserstoffbusse können derzeit nicht flächendeckend eingesetzt werden und sind in der Anschaffung zu teuer. Im Vergleich dazu gibt es in den Städten sehr gute Erfahrungen mit O-Bussystemen – allen voran in der Stadt Salzburg. Das Abstellen auf die Förderung von allein batterieelektrischen und mit Wasserstoff betriebenen Bussystemen verfolgt offenbar eher vor dem Hintergrund einer Wirtschafts- bzw. Technologieförderung.

Daher fordert der Österreichische Städtebund:

- Die Aufnahme der Technologie „O-Bus“ bzw. „E-Bus mit Streckenladung“ in die Bundesförderung – hinsichtlich Infrastruktur und Fahrzeuge oder die Änderung in Richtung einer Technologieneutralität (Formulierung: „elektrifizierte Bussysteme“).
- Weiters wird es erforderlich sein, dass nicht nur einmalige Investitionen (Fahrzeuge, Infrastrukturen) bei Umstellungen auf alternative Antriebe gefördert werden, sondern es muss auch ein Ausgleich für - aufgrund der Dekarbonisierung nötige - laufende Angebotsausweitungen im ÖV (Infrastruktur und Betrieb) vorgesehen werden.

Wir schlagen daher eine Adaptierung des Textes wie folgt vor:

- Weiterführung der Unterstützung bei der Umstellung von Dieselfloten auf emissionsfreie Fahrzeuge (z.B. **O-Bus bzw. E-Bus mit Streckenladung**, (batterie)elektrisch, Wasserstoff), inkl. Infrastrukturförderung und **Unterstützung der lokalen Gebietskörperschaften bei nötigen Angebotsausweitungen im ÖV aufgrund der Dekarbonisierung, sowie** Herstellung des auf Basis erneuerbarer Energie hergestellten Kraftstoffs / Wasserstoff;“

Ad. Straßenbahnen/Tramtrainprojekte:

- Es wird die explizite Erwähnung der Metropolregion Wien vermisst. Bei der Aufzählung der relevanten Städte („wie etwa...“) wäre jedenfalls auch die Stadt Wien zu ergänzen.

- Außerdem ersucht der Österreichische Städtebund, bei der Art der Ausgestaltung der im NEKP erwähnten Bausteine der Nahverkehrsmilliarde mitarbeiten und unsere Expertise einbringen zu dürfen. So herrscht derzeit noch Unklarheit in welcher Weise eine Bindung eines Bundeszuschusses an „verkehrliche oder raumplanerische Maßnahmen“ der Städte erfolgen soll bzw. kann (die Rede ist z.B. weiters von städtischen Investitionen in den Rad- und FußgängerInnenverkehr).
- Konkret wären aus Sicht des Österreichischen Städtebundes im NEKP zu verankern, dass die Mittelvergabe des Bundeszuschusses erst nach der Prüfung unterschiedlicher Varianten (diese müssten von der Kernstadt gemeinsam mit dem städtischen Verkehrsunternehmen vorgeschlagen werden) zu erfolgen hat und die Reihung der Varianten aufgrund von Kosten/Nutzenaspekten erfolgen muss. In den Entwürfen des Bundes zur Ausgestaltung der Nahverkehrsmilliarde im Rahmen der LVRK 2019 war überdies die Rede davon, dass der Bundeszuschuss in Form von 15a-Vereinbarungen mit dem jeweiligen Bundesland paktiert werden sollte. **Diese Vorgehensweise** wird seitens des Österreichischen Städtebundes **strikt abgelehnt**, denn die Städte sollten bei Projekten, die vorrangig die Städte betreffen, jedenfalls von vorn herein Vertragspartner sein und diese Verträge auch auf gleicher Augenhöhe mit Bund und Ländern unterzeichnen müssen.
- Darüber hinaus müsste auch im Bereich des schienengebundenen städtischen Öffentlichen Verkehrs ein Ausgleich für aufgrund der Dekarbonisierung erforderlichen Angebotsausweitungen von der Bundesförderung umfasst sein. Schließlich ist ja auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (ÖBB) geplant „Zusatzbestellungen für Leistungsausweitungen im Nahverkehr“ vorzunehmen (s. S. 115).

Es wird daher folgende Formulierung auf Seite 115 vorgeschlagen:

Stärkung des regionalen öffentlichen Verkehrs

Neben dem stetigen Ausbau überregionaler Verbindungen werden zusätzliche Maßnahmen auf Bundes-, Länder- bzw. Gemeindeebene zur Stärkung des regionalen öffentlichen Verkehrs umgesetzt. **Gerade im städtischen und stadtreionalen öffentlichen Verkehr der Ballungsräume werden bis 2030 massive Investitionen in Höhe von mind. 15 Mrd. € nötig sein, um die steigenden EinwohnerInnen- und Pendlerströme bewältigen zu können, einen Umstieg auf alternative Antriebe in die Wege leiten zu**

können und die aufgrund der Dekarbonisierung erforderlichen Angebotsausweitungen im ÖPNRV bewerkstelligen zu können. Auf Bundesebene fallen v.a. Förderungen für Privatbahnen, **die Förderung städtischer und** stadt-regionale öffentliche Verkehre, U-Bahn-Ausbau sowie Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte darunter. Auf Länder- und Gemeindeebene sind zahlreiche Projekte geplant, die sowohl die Infrastruktur als auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs regional und in Ballungsräumen verbessern. Hierzu zählen infrastrukturseitig die Errichtung von Mobilitätsknoten, **Ausweitungen der städtischen ÖV-Netze** sowie der Ausbau von Regionalbahn- oder -buslinien. Angebotsseitig werden der Taktverkehr sowie Mikro-ÖV gefördert, sowie die Tarifgestaltung optimiert.

- Stadtreionalbahnen: Erstmalig geplanter Bundeszuschuss für die Errichtung von Straßenbahn- bzw. Tramtrainprojekten wie etwa in **Wien**, Linz, Graz und Innsbruck mit stadtreionaler Wirkung **bzw. Förderungen des Bundes für aufgrund der Dekarbonisierung erforderliche Angebotsausweitungen im städtischen und stadtreionalen öffentlichen Verkehr. Die Mittelvergabe des Bundeszuschusses soll erst nach der Prüfung unterschiedlicher Varianten auf Grundlage von transparenten Kosten/Nutzenaspekten erfolgen. Die unterschiedlichen Projekte müssten von der Kernstadt gemeinsam mit dem städtischen Verkehrsunternehmen vorgeschlagen werden und die betroffene Stadt muss jedenfalls neben dem betroffenen Bundesland als Vertragspartner auftreten.**

Um die Dekarbonisierung im ÖV „auf den Boden zu bringen“ und den ÖV für die Herausforderungen zu rüsten, ersucht der Österreichische Städtebund um Aufnahme folgender weiterer Formulierung:

- Die Erstellung eines Konzeptes gemeinsam mit Städten, Bund und Ländern, das darlegt, mit welchen Maßnahmen und in welchem Zeithorizont die nötige Umstellung der Antriebe aber auch die erforderlichen Angebotsausweitungen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs aufgrund der Dekarbonisierung umgesetzt werden können. Dieses Konzept soll jedenfalls auch Kostenaspekte behandeln und eine Grundlage für Verhandlungen für einen neuen Finanzausgleich liefern.

Ad. Mobility as a Service

Neue effiziente und innovative Mobilitätsalternativen zum eigenen PKW stellen eine notwendige Bedingung für effizientere Mobilität dar. Durch die konsequente Digitalisierung von Angeboten und die wechselseitige Öffnung von Schnittstellen können ergänzende Angebote zum ÖV effizient koordiniert und ggf. durch die öffentliche Hand gesteuert werden.

Ad. Experimentierräume

Im Sinne gewünschter Verlagerung, Vermeidung und Verbesserung von Verkehren ist es notwendig, auch neue innovative Ansätze zu verfolgen. Teilweise werden diese jedoch durch den bestehenden gesetzlichen Rahmen verhindert. Hier gilt es mit Augenmaß, lokale und zeitlich begrenzte Ausnahmen zu schaffen, um im Echtbetrieb zu testen und ggf. auszurollen.

Die Erstellung eines Aktionsplans „Vorzeigeregion Österreich – Saubere Mobilität 2030“ unter Einbezug wesentlicher AkteurInnen wird begrüßt. Die im NEKP adressierten Maßnahmen zur Zielerreichung können nur durch gemeinsame Anstrengungen und gegenseitiges Einvernehmen erreicht werden. Der Österreichische Städtebund bietet selbstverständlich seine Mitarbeit und städtische Expertise in diesem Zusammenhang an.

Ad. Radverkehr

Grundsätzlich begrüßt der Österreichische Städtebund die Aufnahme wesentlicher städtische Forderungen bereits im Rahmen der gegenständlichen Arbeitsgruppe zur Erstellung des NEKP (insb. Förderungen auch für Städte über 30.000 EW, Anrechenbarkeit von Radverkehrsausgaben im Bereich der Gesundheitsprävention, Investitionsoffensive,..).

Aus Sicht der Österreichischen Städte ist es jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesanteil des Investitionsbedarfs im Bereich Radverkehr auf 20% begrenzt wird. Die Österreichischen Städte stehen gerade im Radverkehr vor der Situation, dass es derzeit KEINERLEI Bundeszuschuss für Radverkehrsinvestitionen bei Städten mit mehr als 30.000EW gibt. Bundemittel im Bereich des Radverkehrs sind daher dringend erforderlich und müssten jedenfalls 1/3 der erforderlichen Investitionen darstellen.

Daher ersuchen wir um eine Änderung auf Seite 112 in diesem Punkt:
„.... Zurzeit vorliegende Schätzungen gehen für die Zielerreichung von einem Investitionsbedarf zum Ausbau des Radverkehrs in Österreich von insgesamt rund 2,2 Mrd. Euro 2020 – 2030 seitens aller Gebietskörperschaften aus. Rund 80% dieser abgeschätzten Mittel entfallen auf die Landes- und Gemeindeebene, der Bundesanteil (BMNT, BMVIT) soll **ein Drittel der erforderlichen Investitionen betragen.**“

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes wäre die Einrichtung einer eigenen Abteilung für Radverkehrsangelegenheiten und einer eigenen Abteilung für Fußverkehrsangelegenheiten auf Ebene des BMVIT, eventuell zusammengefasst in einer eigenen Sektion, die auf stadt- bzw. stadtrregionale Fragestellungen (inkl. Öffentlicher Verkehr, Mobilitäts-Sharing-Dienste) spezialisiert ist, unabdingbar.

In Anlehnung an internationale Beispiele (etwa Deutschland oder Dänemark) soll auch in Österreich eine Förderung für Radschnellwege eingerichtet werden. Die ASFINAG könnte z.B. für die Errichtung und die Erhaltung von Radschnellwegen zuständig sein. Radschnellwege wären in Bundeskompetenz zu überführen. Dabei handelt es sich nicht um übliche Radwege. Radschnellwege haben eine ausreichende Breite, sind gut beleuchtet und bis auf wenige Ausnahmen ohne Stopp zu befahren. Damit sind Radschnellwege insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Seit 2016 sind Radschnellwege in Deutschland im Bundesverkehrsplan verankert und mit 25 Millionen Euro pro Jahr dotiert.

Der Österreichische Städtebund regt daher folgende zwei weitere Punkte bei den Maßnahmen im Bereich Radverkehr an:

- Konsequente Umsetzung des „Masterplans Radfahren“ durch Länder, Gemeinden, öffentliche Unternehmen und Bund und der darin definierten Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen; **Einrichtung einer eigenen für Radverkehr zuständigen Abteilung im für Verkehr zuständigen Ministerium**
- Investitionsoffensive von Bund, Ländern und Gemeinden zur Radverkehrsförderung und zum Ausbau der Radinfrastruktur in Städten und Gemeinden (z.B. Radfahrstreifen, Abstellanlagen, etc.) sowie der überörtlichen Radverbindungen. Auf Bundesebene soll der Radförderschwerpunkt im klimaaktiv mobil Programm ausgebaut und die erforderlichen Mittel durch EU-Fonds und Förderinstrumente – z.B. ELER, EFRE – auch in der nächsten Förderperiode sichergestellt werden.

Besonderes Augenmerk soll der Bau von Radschnellwegen nach deutschem Beispiel erlangen. Auch Städte über 30. 000 EinwohnerInnen sollen eine erweiterbare klimaaktiv mobil Förderung beziehen können.

Analog müsste es im Bereich zu Fuß gehen lauten:

- Konsequente Umsetzung des „Masterplans Gehen“ durch Länder, Gemeinden, öffentliche Unternehmen und Bund und der darin definierten Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen; **Einrichtung einer eigenen für den Fußverkehr zuständigen Abteilung im für Verkehr zuständigen Ministerium.**

Wie heute von UN-Generalsekretär Antonio Guterres bei der Eröffnung der 25. UN-Klimakonferenz in Madrid gefordert, geht es bei der Bekämpfung der Klimakrise um Entschlossenheit und dauerhafte Lösungen. Österreich muss dazu seinen Anteil beitragen. Daher geht der Österreichische Städtebund davon aus, dass die angesprochenen Punkte seitens der Bundesregierung berücksichtigt werden und Niederschlag im zukünftigen Arbeitsprogramm finden. Der Österreichische Städtebund ist auch weiterhin gerne bereit, seine Expertise einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär